

Asia: VN/13615/2019

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Onnettomuustietoinstituutti (OTI) kiittää mahdollisuudesta lausua lausunnoilla olevaan liikenneturvallisuusstrategialuonnokseen. OTIn toiminta kohdistuu tieliikenteen turvallisuuteen, joten lausunnossa keskitytään siihen. OTI toimii Liikennevakuutuskeskuksen (LVK) yhteydessä. Luonnoksessa on kohtia, joissa LVK:n ja OTIn välisiä rooleja tulee selkeyttää.

Hienoa, että Suomeen ollaan laatimassa uutta liikenneturvallisuusstrategiaa tukemaan tavoitteellista liikenneturvallisuustyötä ja ehkäisemään liikenneonnettomuuksista aiheutuvia taloudellisia ja inhimillisiä kustannuksia.

Strategiaan valitut linjaukset ovat kannatettavia ja niihin yhdistettyjä toimenpiteitä on paljon. Kuitenkin toimenpiteissä on tarkistustarpeita mm. konkreettisuuden, vaikutusten arvioinnin ja sitä kautta priorisoinnin osalta.

Luonnos käsittelee kaikkia liikennemuotoja ja sen myötä on mahdollisuus myös oppia muiden liikennemuotojen hyvistä käytännöistä ja jakaa tietoa yli liikennemuotojen. Kaupallinen meri- ja ilmailiikenne on suljettu tarkastelun ulkopuolelle, koska ne perustuvat pitkälti EU-sääntelyyn. Kuitenkin kaupallisen tieliikenteen turvallisuus tulee strategiassa huomioida riittävällä tasolla. Kuorma-autoliikenteen osalta tiedostettuja turvallisuuspuutteita on esim. kuorman sidonnan, kaluston kunnan ja vaarallisten aineiden kuljetusten osalta sekä linja-autoissa tulipalojen sekä turvalaitevaatimusten osalta. Kaupallisen tieliikenteen osalta on toimenpiteissä lähinnä viitattu Liikenne- ja viestintävirasto Traficom:n vastuullisuusmalliin. Tätä vastuullisuusmallia on kuitenkin syytä kehittää siten, että se tukee tehokkaammin liikenneturvallisuustavoitteisiin pääsemistä.

Yhtenä strategisena linjauksena on mainittu tietoon perustuva päätöksenteko. Tämän tarpeellisuutta korostaa se, että strategian valmistelun yhteydessä ennen lausuntokierrosta ei ole kattavasti kartoitettu liikenneturvallisuuden nykytilaa ja sitä kautta vaikuttavimpia toimenpidetarpeita. Strategialuonnoksen yhteydessä oleva nykytilakuvaus on varsin suppea ja perusteellisempi tarkastelu saattaisi osoittaa uusia tai tarkennettuja toimenpidetarpeita. Valittujen toimenpiteiden tarkennustyössä on syytä hyödyntää myös tutkijalautakuntien ja Onnettomuustutkintakeskuksen suorittamien onnettomuustutkintojen tuloksina saatuja turvallisuuden parannusehdotuksia.

Strategian lähtökohtana on vuonna 2001 päätetty liikenneturvallisuusvisio, joka on edelleen ajankohtainen ja korostaa pitkäjänteisen työn tarpeellisuutta. Vision yhteydessä viitataan EU-maiden yhteiseen tavoitteenasetteluun ja sen tukemiseen, mikä on kannatettava asia. EU:n liikenneturvallisuusstrategia pohjautuu ”Safe System” – ajatteluun, mistä on hyviä kokemuksia useista jäsenmaista ja Norjasta. Suomen tavoitteenasettelusta ja toimenpiteistä huokuu sama ajattelumalli, mutta se ei nouse esille luonnoksessa muuten kuin mainintana kansainvälisistä suuntaviivoista. Lausunnolla olevassa strategiassa ihmisen toiminnan katsotaan olevan keskeinen tekijä onnettomuuksien aiheutumisessa ja siihen tulee vaikuttaa mm. valistuksen ja valvonnan avulla. Ajattelumallin mukaan on hyväksyttävä, että ihminen tekee virheitä ja mm. ajoneuvotekniikalla, liikenneympäristöllä ja paremmalla jälkihoidolla pystytään estämään tai vähentämään vakavia seurauksia. Tätä mallia tulee korostaa johdanto-osan vision yhteydessä.

Edellä mainittu jaottelu ihmisen, ajoneuvon ja ympäristön suhteen tulee ottaa huomioon myös toimenpiteiden osalta, jotta kuhunkin osa-alueeseen kohdentuu riittävä määrä konkreettisia, tehokkaita ja vaikuttavia toimenpiteitä, joiden avulla tavoitteeseen päästään. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien aineistossa esiintyvät taustalla vaikuttaneet riskitekijät ovat tärkeätä tietoa myös inhimillisten virheiden seurausten tunnistamiseksi ja vähentämiseksi. Tätä kohtaa strategialuonnoksessa tuleekin vielä tarkentaa.

Tavoite puolittaa kuolemat ja loukkaantumiset vuoden 2020 tasosta vuoteen 2030 mennessä on haastava, mutta on huomioitava, että edelliseen vastaavaan tavoitteeseen (2010-2020) pääsi kaksi maata Euroopassa ja usea lähelle sitä. Ko. ajanjakson aikana Suomen liikenneturvallisuuskehitys oli yksi Euroopan heikoimmista.

OECD:n julkaisussa (TOWARDS ZERO – Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach. OECD/ITF 2008) liikenneturvallisuuden tavoitteenasettelusta ja Safe System-lähestymistavasta listataan keskeisiä suosituksia tehokkaiden liikenneturvallisuusvaikutusten saavuttamiseksi. Liikenneturvallisuusstrategialuonnoksessa valtaosa suosituksista toteutuu, mutta tarkennettavaakin löytyy. Keskeisimmät puutteet koskevat liikenneturvallisuuden tutkimus- ja kehitystyötä sekä liikenneturvallisuustoiminnan rahoitusta ja resursointia. Tietoon perustuva päätöksenteko on nostettu yhdeksi keskeiseksi linjaukseksi, mutta tutkimustoimintaa ei ole huomioitu luonnoksessa. Tilastotiedon kerääminen ja analysointi on tärkeä pohja tietopohjaiselle päätöksenteolle, mutta on huomioitava, että tämän tiedon jalostaminen erillisten tutkimusten ja selvitysten avulla on tärkeä osa etenkin monissa erityiskysymyksissä.

Liikenneturvallisuustutkimuksen koordinointiin ja resursointiin tulee kiinnittää huomiota. Samoin strategiassa esitettyjen toimenpiteiden toteuttamisen vastuutahojen resurssitarpeet tuskin ainakaan vähenevät, kun toimenpiteitä toteutetaan.

EU-komissio on kehittänyt yhteisiä turvallisuusindikaattoreita, joilla jäsenmaissa seurataan liikenneturvallisuuden kehitystä. Nämä on ilmeisesti valittu sillä periaatteella, että kaikissa jäsenmaissa pystytään seuraamaan liikenneturvallisuustilannetta vertailukelpoisella tavalla. Suomessa on mahdollisuus seurata ainakin osaa indikaattoreista tarkemminkin ja tämä mahdollisuus tulisi hyödyntää kuten Norjassa on tehty. Tarkempi seuranta voisi hyödyntää vakavista onnettomuuksista saatavaa tietoa turvalaitteiden käytöstä ja riskikäyttäytymisestä. Lisäksi voitaisiin seurata ajoneuvojen yksittäisten turvavarusteiden yleistymistä. Esimerkkeinä näistä ovat hätäjarrutusjärjestelmät, suojaamattoman liikenteen tunnistamisjärjestelmät ja kaistalla pysymistä tukevat järjestelmät. Jatkotyöstössä indikaattoreille olisi syytä kuvata nykytila ja tavoitetila esim. strategiatyön väliraportointivaiheen tilanteeseen, kuten esim. Norjan liikenneturvallisuusstrategiassa on tehty. Kaikki seurantaindikaattorit tulisi esittää yhtenä selkeänä taulukkona toimenpideohjelman seurannassa.

Lähtökohtana tulisi olla, että liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteet auttavat määriteltyihin tavoitteisiin pääsemistä. Vaikutusarvioita ei ole ennen lausuntokierrosta vielä tehty ja arvioinnin lisäksi tulee rakentaa prosessi toimenpiteiden tarkistamiseen esim. vuosittain, jos vaikutukset koetaan hyvin vähäisiksi tai jopa tavoitteiden vastaisiksi. Esimerkkeinä voisi nostaa pyöräilyn lisäämisen ja liikenteen palvelut. Molemmat ovat kannatettavia tavoitteita muissa strategioissa, mutta liikenneturvallisuusvaikutukset voivat olla jopa negatiivisia, jos näihin ei kohdisteta erityisiä liikenneturvallisuustoimenpiteitä.

Parkkari Kalle
Onnettomuustietoinstituutti